ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — **The Polish Sailor**

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 40 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy. Poszukiwania pracy i wolne posady 25 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. — Ogłoszenia w tekście i przed tekstem 50% drożej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na I. kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 7. Rok wydania piąty. | **TCZEW, dnia 20 lutego 1926 r.** | Ogólnego zbioru **Nr. 119**

Z działalności Wydziału Morskiego w Nowymporcie.

Odzyskanie własnego wybrzeża morskiego oraz powstawanie własnej floty wojennej i handlowej nałożyły na Państwo Polskie obowiązek czuwania nad sprawnością morską swych okrętów i statków, zaś względy własne i międzynarodowe — obowiązek utrzymywania służby ostrzegawczej na wybrzeżu polskiem. Do pełnienia tych zadań powołany został Wydział Morski w Nowymporcie.

Wobec tego, że Traktat Wersalski oraz konwencje polsko-gdańskie z lat 1920 i 1921 gwarantują nam swobodny dostęp do morza na terenie portu gdańskiego, oraz wobec faktów, że narazie, póki port w Gdyni nie jest jeszcze zbudowany, a ruch okrętów polskich musiał (przynajmniej dotychczas) korzystać z Gdańska, jako portu, a nadto wobec tego, że na terenie W. M. Gdańska działała już w r. 1920 polska morska Stacja Radjotelegraficzna, z której usług Wydział Morski musiał korzystać pod względem synoptycznym, zdecydowano się utworzyć Wydział Morski na terenie W. M. Gdańska, jakkolwiek umowy gdańskie ograniczały znacznie zakres działalności Wydziału. Obecnie Wydział Morski mieści się w gmachu własnym w Nowymporcie (Neufahrwasser) przy ul. Portowej 37.

Wobec bliskości wybrzeża, ma Wydział Morski widok na Zatokę Gdańską, dzięki czemu może oceniać w każdej chwili stan morza; będąc zaś położonym bezpośrednio nad kanałem, łączącym t. zw. Wisłę Martwą z morzem, ma bezpośredni dostęp do okrętów i statków, przepływających przez kanał lub w nim ocumowanych. W sąsiedztwie Wydziału znajdują się agendy Rady Portu oraz Urząd Pilotów.

Wydział Morski zajmuje budynek dwupiętrowy, który jednak nie jest, niestety, przystosowany do potrzeb tego rodzaju instytucji. W związku z wymaganiami Skarbu część budynku oddano w wynajem dwóm agencjom transportowym gdańskim, wskutek czego Wydział rozporządza zaledwie częścią domu. Na parterze znajduje się radjostacja nadawczo-odbiorcza Wydziału Morskiego, pracownia mechaniczna i mieszkania 3 pracowników. Na 1-em piętrze archiwum, dział kartograficzny i mieszkania, wreszcie całe 2-ie piętro zajmuje Wydział, przyczem mieszczą się tam dział synoptyczny, biuro, gabinet kierownika, dział wydawniczy, laboratorjum sprawdzeń narzędzi morskich, ciemnia optyczna i mieszkanie kierownika.

Na wysokości III-go piętra znajduje się obszerny taras, gdzie umieszczone są dwie klatki angielskie, trzy wiatromierze różnych typów i deszczomierz. Nadto wznosi się tam maszt, podtrzymujący antenę.

Program prac i zakres działalności jest obszerny. Najwięcej uwagi poświęca się pracom synoptycznym ze względu na konieczność wydawania prognoz pogody oraz ostrzeżeń przed burzami dla całego wybrzeża polskiego. Prognoza i ostrzeżenie są wydawane na podstawie mapy porannej i o godz. 10 nadawane telefonicznie do stacji w Pucku, która rozsyła je dalej do ostrzegalni morskich. Ogółem Wydział Morski nadaje ostrzeżenia do 10-ciu ostrzegalni następujących: Gdynia, Oksywia, Puck, Karwja, Rozewie, Chałupy, Chłapowo, Kuźnica, Jastarnia, Hel. Większość z nich ma połączenie telefoniczne. Ostrzegalnie ogłaszają nadawane im depesze zapomocą sygnałów na masztach ostrzegawczych. Ostrzeżenia te oddają wielkie usługi zwłaszcza łodziom i kutrom rybackim, jako mniej odpornym na silną falę morską. Nadto wiatrowskaz w Helu otrzymuje dwukrotnie (latem trzykrotnie) dane telefoniczne z Nowegoportu, dotyczące kierunku i siły wiatru.

Po uzupełnieniu mapy porannej depeszami z poza godz. 10-ej jest ona wydawana sposobem opalograficznym (narazie w 40 egz.); o godz. 12 m. 20 gotowe już mapki pogody (wraz z prognozą) są ekspedjowane koleją do Gdańska do tamtejszych urzędów polskich i Poczty Polskiej, która rozsyła je dalej poszczególnym abonentom na wybrzeżu polskiem oraz na Pomorzu.

Dla szczegółowego śledzenia stanu nadciągającej pogody są nadto kreślone

mapy synoptyczne popołudniu (z godz. 18), przyczem wszystkie mapy są wykreślane w trzech odcinkach: oddzielnie izobary wraz z danemi temperatury, wiatru i zachmurzenia, oddzielnie zaś tendencja barometryczna i opady. Praca ta wymaga całodziennej służby synoptycznej od godz. 8 do 21½ oraz również całodziennej służby radjotelegraficznej od godz. 7½—22. Mapy: popołudniowa i wieczorna nie są publikowane.

Spostrzeżenia meteorologiczne są wykonywane 8 razy na dobę dla celów klimatologicznych, synoptycznych i lotniczych, przyczem spostrzeżenia synoptyczne są natychmiast po obserwacji nadawane jako szyfr telegraficznie do Warszawy w godzinach 2, 8, 14 i 19. Obserwacja i depesza nocna (2 h.) wymaga stałych dyżurów, w których bierze udział kolejno 7 pracowników Wydziału. W dnie pogodne są dokonywane sondowania atmosfery za pomocą balonów-pilotów i wyniki sondowań zużytkowane dla celów własnych lub przesyłane telegraficznie do P. I. M. w Warszawie. W dnie słoneczne są prowadzone pomiary promieniowania słonecznego oraz cechowane aktynometry. Pod względem zakresu spostrzeżeń odpowiada Stacja Wydziału Morskiego I rzędowi, posiada bowiem szereg przyrządów samopiszących. Ostatnio ustawiony został anemograf i działa systematycznie od 1 stycznia 1926 r.

W dziale ściśle morskim Wydział prowadzi sprawdzenie chronometrów okrętowych, kompasów i latarń pozycyjnych oraz współdziała przy wyznaczaniu dewiacji kompasów na statkach. Przyjmuje do poprawienia mapy morskie, przyjmuje zamówienia na te mapy i na książki żeglarskie oraz udziela wszelkich wskazówek fachowych. Poprawki map są dokonywane na podstawie publikacyj specjalnych: „Nachrichten für Seefahrer“ i „Admiralty Notices to Mariners“.

Wydział Morski budżetowo i fachowo jest przydzielony do P. I. M., na terenie W. M. Gdańska podlega jednak Komisarjatowi Generalnemu Rzpltej za pośrednictwem Urzędu Marynarki Handlowej. Stacje meteorologiczne na wybrzeżu podlegają bezpośrednio Wydziałowi Morskiemu, ostrzegalnie zaś znajdują się pod kontrolą Wydz. Morskiego i Urzędu Marynarki Handlowej w Wejherowie. W najbliższej przyszłości Wydział przejmie kierownictwo i pieczę nad stacjami meteorologicznemi na Pomorzu na terenie od wybrzeża do linji Nakło-Laskowice.

* * *

Pierwsze kroki organizacyjne w kierunku założenia Wydziału Morskiego w Nowymporcie datują się od założenia w r. 1920 „Wydziału Meteorologicznego Urzędu Hydrograficznego“ przy Marynarce Wojennej.

Inicjatywa w tej mierze podjęta została przez dyr. Wł. Gorczyńskiego oraz przez komandora Unruga, szefa Urzędu Hydrograficznego. Kierownikiem b. Wydziału Meteorologicznego oraz pierwszym Kierownikiem Wydziału Morskiego był ś. p. Leon Lorkiewicz († 28. 8. 25 r.), którego zasługą było zorganizowanie w szczegółach Wydziału Morskiego w najtrudniejszych warunkach politycznych i finansowych w r. 1920—21 oraz utworzenie jego działu synoptycznego. Po zlikwidowaniu zadań wojskowo-taktycznych Marynarki Wojennej w r. 1922. Wydział Meteorologiczny Urz. Hydr. przekształcony został na Wydział Morski, przyczem przejął również Morską Stację Radjotelegraficzną.

Obecny personel W. M. jest nadzwyczaj szczupły i składa się z 7 pracowników fachowych i dwóch funkcjonarjuszów służby niższej. Kierownictwo spoczywa w rękach niżej podpisanego (od 1. 11. 25 r.), asystentem jest A. Gackowski, starszym obserwatorem W. Skup, marynarz, który jednocześnie pełni funkcje synoptyka.

Z chwilą, gdy port w Gdyni zostanie wybudowany oraz wzniesiony specjalny budynek, Wydział Morski przeniesie swój punkt ciężkości do Gdyni, gdzie przekształci się na Obserwatorjum Morskie, pozostawiając w Nowymporcie jedynie swoją ekspozyturę.

Edward Stenz.

Nasze ustawy żeglugowe.

Ustawa

z dnia 25 listopada 1925 r.

o popieraniu polskiej żeglugi morskiej.

Art. 1. W celu popierania rozwoju polskiej żeglugi morskiej i związanego z nią przemysłu, w myśl art. 5 p. 5 ustawy z dnia 28 maja 1920 r. o polskich statkach handlowych morskich (Dz. U. R. P. nr. 47. poz. 285), jako też w celu współdziałania Państwa w stworzeniu narodowej floty handlowej, może być okazana tak dla nowopowstających, jak dla już istniejących krajowych przedsiębiorstw budowy statków morskich oraz dla przedsiębiorstw żeglugi pomoc materjalna ze Skarbu Państwa i wydawane przez Państwo zarządzenia gospodarcze, niniejszą ustawą przewidziane.

Art. 2. Pomoc dla polskich przedsiębiorstw budowy statków (art. 1) w granicach Rzeczypospolitej i na obszarze w. m. Gdańska może być świadczona:

1) przez udzielanie kredytu oraz przez udzielanie gwarancji państwowej celem uzyskania kredytu, zarówno na urządzenie nowych, jako też na rozszerzenie i ulepszenie już istniejących zakładów technicznych, oraz na niezbędne do tego celu inwestycje;

2) przez wypłacanie premij za statki, wykonane całkowicie lub częściowo w kraju, szczególnie przy użyciu materjałów krajowych, oraz za dokonanie remontu statków;

3) przez przyznanie ulg w opłatach portowych, taryfowych, celnych, oraz innych ułatwień dla zakładów budowy statków, sprowadzających bądź z zagranicy, bądź z głębi kraju, potrzebne do ich produkcji surowce, półfabrykaty, części składowe kadłubu, kotłów, motorów i wszelkiego rodzaju mechanizmów, oraz potrzebne do eksploatacji statki i materjały;

4) przez uwolnienie częściowe lub całkowite przedsiębiorstw (art. 1) od podatków i opłat państwowych na okres czasu, nie przewyższający lat 15.

Art. 3. Pomoc dla polskich przedsiębiorstw żeglugi (art. 1) może być świadczona:

1) przez udzielenie taniego kredytu lub gwarancji państwowej celem uzyskania kredytu na inwestycje eksploatacyjne, zakup i remont statków i urządzeń budowy przystani, oraz na inne potrzeby, naturalnym rozwojem przedsiębiorstw usprawiedliwione;

2) przez wypłacanie premii:
a) od długości przebytej drogi wodnej, przebywanej przez statki, oraz wielkości statku;
b) od ilości przewożonych ładunków w interesie ojczystego przemysłu i handlu;
c) za odwiedzanie przez Rząd wskazanych portów;
d) za przewożenie poczty;
e) za utrzymanie regularnych rejsów z określoną szybkością;

3) przez częściowy zwrot opłat kanałowych;

4) przez przyznawanie ulg przewozowych dla ładunków, idących lub przybywających na polskich statkach morskich w granicach przyjętych zobowiązań międzynarodowych, oraz dla materjałów pędnych na własne potrzeby polskich statków morskich;

5) przez uwolnienie częściowe lub całkowite przedsiębiorstw od podatków i opłat państwowych na okres czasu, nie przewyższający lat 15.

Art. 4. Pomoc dla krajowych towarzystw, ubezpieczających statki, będzie świadczona przez udzielenie państwowej gwarancji finansowej.

Art. 5. Sposoby udzielania pomocy, wyszczególnione w art. 2 i 3, mogą być udzielane również i względem krajowych morskich statków rybackich.

Art. 6. Premje przyznawać będzie Minister Przemysłu i Handlu po zasięgnięciu opinji komisji specjalnej. Komisję tę, złożona z przedstawicieli zainteresowanych ministerstw oraz krajowych organizacyj przemysłowych i żeglugowych, powołuje do życia rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu.

Art. 7. Postanowienia, dotyczące państwowej gwarancji finansowej, będą przedmiotem osobnej ustawy.

Art. 8. Wykonanie niniejszej ustawy poleca się Ministrowi Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu oraz innymi zainteresowanymi ministrami.

Art. 9. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia.

Ustawa

z dnia 14 grudnia 1925 r.

o wyłączności portów polskich dla wychodźtwa.

Art. 1. Wychodźtwo do Ameryki kieruje się przez porty polskie na Bałtyku.

Art. 2. Koncesje na przewóz wychodźców mogą być wydawane linjom okrętowym jedynie z zachowaniem warunku, podanego w art. 1. Postanowienie niniejsze nie dotyczy jednak uprawnień państw obcych, wynikających z uprzednio zawartych z niemi układów międzynarodowych.

W drodze wyjątku, o ile chodzi o interes wychodźtwa, mogą być na podstawie decyzji Ministra Pracy i Opieki Społecznej udzielane koncesje na przewóz wychodźców do Południowej Ameryki także przez porty śródziemnomorskie.

Art. 3. Koncesje na przewóz wychodźców mogą być wydawane na rok jeden, przyczem warunki przewozu nie powinny być gorsze, niż praktykowane w innych portach europejskich.

Art. 4. Ustawa niniejsza wchodzi w życie od dnia 1 stycznia 1926 r.

Art. 5. Wykonanie niniejszej ustawy porucza się Ministrowi Przemysłu i Handlu oraz Ministrowi Pracy i Opieki Społecznej.

Kronika portowa.

Z powodu wstrzymania robót w Gdyni.

Roboty budowlane prowadzone przez duńską firmę Hojgaardt i Schultz oraz holenderską Ackermans van Haaren na terenach budowy portu w Gdyni zostały całkowicie przerwane. Obydwie fimy zwolniły całkowicie wszystkich swoich robotników. Powodem ma być niedotrzymanie kontraktu ze strony firm Konsorcjum i wynikły stąd zatarg z rządem Polskim.

Część gazet podaje błędną wiadomość, iż Rząd nie dotrzymał swych zobowiązań wobec Konsorcjum budowy.

W rzeczywistości, zamiast 450 metr. portowego do ładowania nabrzeża konsorcjum nie wykonało ani jednego metra. Na 20 stycznia b. r. miała nastąpić wypłata ze strony Rządu pierwszej raty, lecz Konsorcjum nie wypełniło nawet w drobnej mierze warunków kontraktu.

Niektóre pisma codzienne nieostrożnie ogłaszają wiadomości, inspirowane ze strony Konsorcjum, iż Rząd nie dotrzymał swych zobowiązań. W rzeczywistości, roboty prowadzone są w skali i o oddaniu do użytku jakiejkolwiek części nowych robót nie może być mowy. Montowanie kranów, które części przybywają z G. Śląska niemożliwe, co przynosi Rządowi duże straty.

Przerwanie robót ze strony Konsorcjum, a właściwie przez wynajętych przez niego wtórnych przedsiębiorców należy traktować jako zupełne zerwanie robót, gdyż w razie opłacania należnej raty Konsorcjum równie również przerwałoby roboty i zwolniłoby robotników do marca ze względu na możliwość w każdej chwili nastąpienia silnych mrozów.

W każdym razie nieporozumienie między Konsorcjum budowy a Rządem przynosi nieobliczalne wprost straty dla naszej sprawy portowej. Agitacja w prasie, krytykująca w tej sprawie Rząd, broniący pieniądza narodowego, zasługuje na energiczne potępienie, kompromitując naszą solidarność narodową wobec zagranicy.

Wznowienie ruchu pasażerskiego przez port gdyński.

W dniu 11 b. m. zawinął do portu w Gdyni par. Pologne wysadzając 10 pasażerów. W tym samym dniu, zabierając 69 pasażerów, par. Pologne wyszedł do Hawru. Następnym razem par. Pologne spodziewany jest w Gdyni w dn. 24 b. m. — W ten sposób C-ie Generale Transatlantique ponownie otwarła regularną linję pasażerską pomiędzy Gdynią a Hawrem.

Związek oficerów polskiej marynarki handlowej.

Związek oficerów polskiej marynarki handlowej odbył pierwsze posiedzenie zarządu w sprawie zalegalizowania związku i zatwierdzenia statutu przez sąd powiatowy w Wejherowie.

Norweski konsul w Gdyni.

Jak donosi „Gazeta Gdańska" pan Prezydent Rzeczypospolitej udzielił exequatur p. Einarowi Nielsenowi, konsulowi honorowemu królestwa Norwegji na obszar starostw Puck i Wejherowo województwa pomorskiego z siedzibą w Gdyni.

Zatonięcie gdańskiego parowca.

Dnia 13 b. m. parowiec gdański „Marie Therese" zderzył się we mgle przy wschodniem wybrzeżu Anglji z ang. parowcem „British Earl". „Marie Therese" zatonęła po 10 minutach, załoga została wyratowana. Parowiec gdański był przeznaczony z ładunkiem angielskiego węgla do Cagliar. Należał do Behnke i Sieg i został nabyty w r. 1900 w Marsylji. Ładowność netto jego wynosiła 962 ton, natomiast deodweight (nośność) 2600 ton.

Parowiec należał do szczęśliwie zbudowanych i praktycznych ze względu na warunki pomierzania (niskie opłaty portowe!) statków, wobec czego właściciele jego przez zatonięcie tego statku dotknęła poważna strata. Kapitanem statku był Gerowski.

Kronika światowa.

DANJA.

Ruch w porcie Kopenhagi w styczniu. W styczniu r. b. zawinęły do portu ogółem 1244 statki o łącznej ładowności 416,143 ton rej. netto. Wśród statków tych było 856 duńskich o ł. ład. 246,527 t., 210 szweckich (47,079 t.), norweskich 13 (11,467 t.), angielskich 24 (34,557 t.), niemieckich 81 (28,002 t.), fińskich 18 (17,945 t.), holenderskich 24 (11,034 t.), amerykańskich 3 (10312 t.), gdańskich 4 (1597 t.), islandzkich 4 (2458 t.), estońskich 3 (713 t.), po jednym; grecki 1758 t., portugalski 1038 t., belgijski 843 t., francuski 813 t.

Stan lodów na Bałtyku.

Żegluga na południowym Bałtyku odbywa się obecnie bez przeszkód. Jedynie w kanale królewieckim czynne są łamacze lodów. Porty łotewskie na otwartym Bałtyku—Lipawa i Windawa są również wolne od lodów, natomiast do Rygi wprowadza statki nowy silny łamacz łotewski Krischjahn Waldemar zbudowany w Anglji. Największe skupienie lodów znajduje się u przylądka Domesnes przy wejściu do zatoki Ryskiej od zachodu.

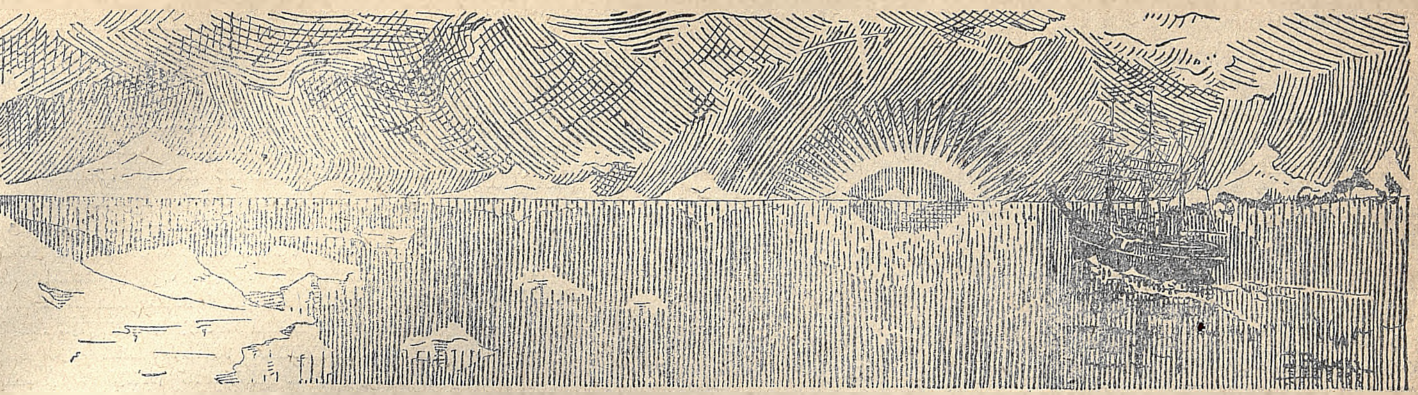
W zachodniej części zatoki Fińskiej wiatry wschodnie częściowo oczyściły powierzchnię od lodów. Port Tallinu (Rewel) pest otwarty, zastępując dla ładunków niedostępny już przeszło od miesiąca Leningrad.

W środkowej części zatoki Fińskiej, w okolicy wyspy Hogland uwięzione zostały w styczniu liczne parowce niemieckie. Wmarznięcie tych statków w lody zatoki było poważną klęską. Tylko część statków udało się oswobodzić przy pomocy łamaczy lodów fińskich i estońskich, oraz niemieckiego pancernika „Hessen". Załogi uwięzionych statków już zdołały spalić cały węgiel i częściowo głodowały.

Wina za tę klęskę spada nie tyle na szumne jak zwykle komunikaty bolszewików o podtrzymaniu łamaczami żeglugi do Leningradu przez całą zimę (znamy siłę wyobraźni komunikatów sowieckich) ile na niesumienne i świadomie lekkomyślne rozszerzanie, a nawet powiększanie sowieckiego optymizmu w fachowej prasie niemieckiej. Przez dwa miesiące hamburska „Hansa" rozgłaszała i zapowiadała żeglugę przez całą zimę do Leningradu przy pomocy tamtejszych łamaczy lodów. Podawano daty, kiedy oczekiwać będą łamacze „na krawędzi pola lodowego" — do trzech tygodni naprzód. A gdy nastąpiły bynajmniej nie wyjątkowe mrozy tegoroczne, a kilkanaście statków niemieckich utknęło w lodach, zapewniło się czytelników, że teraźniejsza zima jest wyjątkowo ostra i sprawa wyczerpana! W rzeczywistości zima tegoroczna jest łagodna również nad zatoką fińską, tylko że pamiętać należy, iż wschodnia połowa zatoki Fińskiej na 1-go stycznia przestaje być dostępna dla żeglugi i utrzymanie łamaczami żeglugi do Leningradu przez styczeń do marca jest zagadnieniem jeszcze nierozwiązanem.

Port Hangö jest port jedyny w Finlandji czynny przez całą zimę (przy pomocy łamaczy lodów). Nieprzybycie na czas z Holandji nowego łamacza „Jääkarhu" uniemożliwiło dalsze utrzymanie żeglugi do Mänty-luoto i zmusiło do skupienia wszystkich łamaczy przy wybrzeżu południowo-zachodnim.

Na wschodniem wybrzeżu Szwecji żegluga utrzymuje się przy pomocy łamaczy lodów, z wyjątkiem portów zatoki Botnickiej, gdzie żegluga jest zamknięta.



Podróże morskie i sport wodny

Podróż bez załogi przez Atlantyk.

I.

Sportowiec francuski p. Alain Gerbault odbył w r. 1923 podróż sam na sam poprzez Atlantyk na małym żaglowcu „Firecrest". Podróż ta ma wybitne cechy czynu bohaterskiego i śmiało może być postawiona narówni z żeglugą samotną kapitana Slocuma dokoła świata. P. Gerbault również dąży do opasania na swym małym yachcie światowej wstęgi Oceanu i przebył już drogę dalszą z Nowego Yorku do Panamy i stamtąd ku wschodnim grupom Polinezji. Podróż przez Atlantyk Alain Gerbault wykonał bez zawijania po drodze na jakiekolwiek wyspy wobec czego jego podróż jest również rekordem światowym co do długości samotnego żaglowania. Slocum przebywał w swej podróży dokoła świata odcinki, z których najdłuższy wymagał 72 dni czasu. Tymczasem Gerbault żeglował przez dni 101 bez wypoczynku, w warunkach trudniejszych, nieraz tragicznych. Podróżą jego słusznie mogą się chlubić Francuzi.

Droga przez Atlantyk.

Droga przez Atlantyk w kierunku od Europy ku północnej Ameryce nastręcza dla żaglowców, zwłaszcza mniejszych, wiele trudności. Droga północna prowadzi pod prąd i wiatr ku mglistym brzegom nowej Funlandji. Tą drogą żeglowali: Normanowie, rodak nasz Jan Scolnus, Cabot.

Południowa droga prowadzi łukiem, dla wykorzystania stałego pasatu północno-wschodniego, poprzez bezdżysta okolicę wodorostów (morze Sargasso) aż prawie ku wyspom Bahamskim, na jednej z których jako na wschodnim brzegu Indji wylądował w r. 1492 Krzysztof Kolumb.

Południowa droga, o ile ją przedłużyć aż ku wschodnim brzegom Ameryki Północnej jest znacznie dłuższa, lecz z wyjątkiem ostatniego odcinka poprzez prąd Zatokowy, jest łatwiejsza, o ile się nie napotka przewlekłej ciszy nad morzem Sargasso.

Tę ostatnią drogę wybrał Alain Gerbault, który żeglował z Riviery francuskiej nad morzem Śródziemnem, poprzez cieśninę Gibraltarską do Nowego Yorku. Południowa droga była dla niego jedyną możliwą.

Poprzednie przebycia Atlantyku bez załogi.

Przebycie północnego Atlantyku z zachodu na wschód przedstawia znacznie mniejsze trudności, gdyż w wyższych szerokościach liczyć można zawsze na wiatr i prąd ze składową zachodnia.

Prócz tego na tej drodze znajdują się Azory, znakomita stacja wypoczynkowa.

To też w podróżach bez załóg Amerykanów Slocuma i Blackburna przebycie Atlantyku z zachodu na wschód, z zawinięciem na Azory, nie uchodziło za część trudniejsza ich podróży. Najdłuższy przebieg w tych podróżach nie przewyższał 2.000 mil.

Droga stateczku p. Gerbault wynosiła 4.500 mil morskich. Z tego widać znaczenie podróży jego w stosunku do poprzednich podróży przez Atlantyk tego rodzaju.

Historja p. Gerbault.

Alain Gerbault spędził lata młodzieńcze w pobliżu Saint-Malo w Bretanji, lecz nie pochodzi z rodziny bretońskiej, a zawodowi rybacko-żeglarskiemu przyglądał się tylko jako widz. Szkolne lata spędził w internacie Liceum Stanislas w Paryżu, sam uważa te lata odgrodzenia od przyrody za stracone dla siebie. Kształcił się na inżyniera. Podczas wojny został lotnikiem. Dopiero wzniesienie się w powietrze, ponad chmury, otworzyło mu, jak twierdzi sam, całe ubóstwo siedzącego życia. Wojna, powiada Gerbault, zmusiła go opuścić cywilizację.

Ostatecznie zadecydowało przeczytanie książki Jack Londona: Żegluga „Snarka", użyczona przez zaprzyjaźnionego lotnika-Amerykanina. A. Gerbault postanowił szukać, zaraz po zakończeniu wojny światowej łodzi żaglowej, któraby odpowiadała wymaganiom żeglugi dokoła świata bez załogi.

Wymagania dla yachtu żeglującego bez załogi.

Poza ogólnemi warunkami mocy, stateczności i łatwości w obsłudze istnieje warunek bardzo ważny dla yachtu dla dalekiej samotnej żeglugi, któremu bezwzględnie odpowiadać powinien: samosterowność.

Prawidłowo sprojektowany yacht przy odpowiedniem rozmieszczeniu ciężarów i odpowiedniem ożagleniu powinien utrzymywać nadany mu w stosunku do wiatru kierunek. Kierunek wiatru może powoli się zmienić, natenczas i yacht zmieni stopniowo o odpowiedni kąt swój kierunek biegu, jednak w stosunku do kierunku wiatru będzie miał stały kierunek, np. półwiatru, gdy bieży pod kątem 90 stopni do kierunku wiatru, ćwierć wiatru, gdy linja biegu stanowi 45 stopni do kierunku wiatru, trzy czwarte, gdy wiatr wieje między kierunkiem tylnym a bocznym, wreszcie z wiatrem, albo „przed wiatrem", gdy yacht biegnie w kierunku wiatru.

Większość małych żaglowców może przy prawidłowem wykorzystaniu pola żaglowego i rozmieszczeniu ciężarów ruchomych, sterować bez pomocy sternika, lecz tylko przy kierunkach mniejszych niż 90 stopni, czyli przy biegach ciasnych, gdy żagle są przyciągnięte. Przy kierunkach natomiast ponad 90 stopni (szeroki wiatr i z wiatrem) tylko zupełnie wyjątkowe yachty, idealnie skompensowane i wystudjowane przez żeglującego mogą przy pewnej sile wiatru również sterować bez sternika.

Najwięcej znanym przykładem takiego yachtu jest „Spray" kapitana Slocuma, na którym odbył on podróż naokoło świata. Mógł on np. pozostawać w kajucie przez 48 godzin, nie dotykając kierownicy steru, żaglowiec zaś sterował sam.

(Ciąg dalszy nastąpi.)

Sport motorowy.

Ze statku rybołówczego — motorowy yacht luksusowy.

W r. 1922 miał być wykończony na stoczni Fellows w Great Yarmouth, w Anglji statek rybołówczy. Gotowy kadłub został jednak nabyty przez p. Glentanar i przebudowany na yacht motorowy.

„Pliosaurus", — tak się obecnie nazywa yacht, może swemi znacznemi wymiarami przypomina nieco zwierzę przedpotopowe, okazał się jednak znakomitym statkiem dla dalszych podróży. Osobliwością jego jest wbudowanie aż 3 motorów. 1 większego i 2 mniejszych. Każdy z motorów ma osobną śrubę. Ponieważ wszystkie trzy motory, działając jednocześnie, udzielają statkowi szybkość nie większą niż 9 węzłów, czytelnik się domyśli, że zastosowanie aż trzech motorów ma inne przyczyny niż gonienie za szybkością.

Właściciel yachtu musi być człowiekiem praktycznym i oszczędnym. W portach i przy krótszych przejażdżkach uruchamia on jedynie dwa motorki pomocnicze 60-konne typu Kelvauin. W dalszej podróży pracuje wyłącznie główny motor, sześciocylindrowy czterotaktowy Diesel, nadając yachtowi szybkość 7½ węzła. W razie awarji lub walki z prądem i przeczną falą uruchamia się również dwa motory pomocnicze.

Dzięki takiemu urządzeniu szczędzi się również wiele na utrzymaniu załogi maszynowej, która jest minimalną. Szczędząc na paliwie „Pliosaurus", który bierze po 15,500 litrów, może odbywać dalsze podróże.

Odbyte dotychczas podróże — wzdłuż zachodniego wybrzeża Szkocji i z Anglji na morze Śródziemne wskazują, że ten yacht motorowy nie zawiódł konstrukcyjnie. Wyporność jego wynosi 157 ton przy długości 28 m., szerokości 6,17 m. i 3,05 m. zagłębienia.

Urządzenia wewnętrzne cechuje wygoda i praktyczność, która tak odznaczają się Anglicy. Niewątpliwie też „Pliosaurus" jest w swej wielkości jednym z najtańszych w eksploatacji statków wycieczkowych.

FINLANDJA.

Szwedzi opuszczają marynarkę fińską. Dowodzący wojenną marynarką Finlandji v. Szulc podał się do dymisji. Powodem jest niezdanie egzaminu z języka fińskiego. Cały szereg oficerów marynarki wojenne opuszcza również służbę z powodu niedostatecznej znajomości języka fińskiego.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W tygodniu od 7 do 15 lutego zawinęło 15 statków o łącznej ładowności 7.112 ton rej. netto, odpłynęło zaś 9 o łącz. ład. 3,915 t. rej. netto. Statki na wejściu przyniosły: węgla polskiego 4,720 ton, niemieckiego (z Roterdamu) 2,950 ton, śledzi 1000 beczek z Yarmouth i ok. 1700 różn. towarów. Statki na wyjściu były próżne, z poprzednim oraz drobnym ładunkiem.

Z prasy.

Styczniowy numer „Morza", interesujący i wspaniale ilustrowany ukazał się z pewnem spóźnieniem, wobec czego póżnimy się z wzmianką o nim.

Treść numeru: T. Bogdan. Budżet naszej marynarki handlowej na rok 1926. — Alfred Siebeneichen. Rok ubiegły w stosunkach polsko-gdańskich. — Radosław Krajewski. Ś. p. Stefan Żeromski, pieśniarz morza. — Stanisław Przybyszewski. Fragment z poematu. — Promocja w oficerskiej szkole marynarki wojennej. — Inż. A. Pauly. Łamacze lodów. — J. Klejnot-Turski. W obronie statków parowych w żegludze europejskiej. — Józef Boreyko. Flotylla rzeczna. — T. Stecki. Szczury na statkach. — Alfred Siebeneichen. Komitet doradczy przy M. S. Z. do spraw polsko-gdańskich. — Marjusz Zaruski. Yacht-Klub Polski. — Z wydawnictw. — Bolesław Śląski. Reda, Rejd czy Rejda — Stefan Jarocki i Helena Budzyńska: Dział oficjalny L. M. i R. Z prasy. Ważniejsze wiadomości z ostatniego miesiąca.

Organ Ligi Morskiej i Rzecznej „Morze" w ciągu piętnastu miesięcy istnienia rozwinął się świetnie, przewyższając treścią i szatą zewnętrzną analogiczne pisma zagraniczne. Zbliżone charakterem pisma są to: francuskie „La Mer" i włoskie „L'idea marinara".

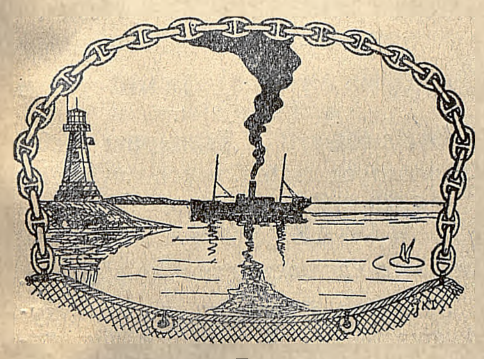
Polecamy całkowicie naszym czytelnikom prenumeratę wszechstronnie redagowanego i obficie ilustrowanego „Morza", mającego na celu doniosłe zadanie propagandy żeglugi morskiej wśród najszerszych kół czytelników.

Rynek frachtowy.

Frachty węglowe w lutym trochę spadły. Do Danji i południowej Szwecji wynosiły 6—6/3 sh za tonę. do Rygi 6/9 za tonę.

Wywóz tartego drzewa do Anglji ożywił się. Do portów wschodniego wybrzeża Anglji płacono 38/6—41 sh za standard. Do portów zachodnich 10 proc. więcej. Do Holandji 19 fl. za standard; 9,3 fl. za load podkładów, 7 fl. za m^3 okrąglaków. Słupy telegraliczne do Belgji 10/6—11 sh, do zachodniej Anglji 48 sh za m^3.

Wywóz zboża i cukru osłabł znacznie. Frachty na pszenicę do Londynu wynosiły 10 sh za tonę, do Finlandji 10—11 sh. Cukier do Lipawy 9 sh za tonę..



Nasz wywóz morzem.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski, szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

(Wyłącznie w ruchu gdyńskim liczby oznaczają tony 1000 kg. towaru).

8. I: niem. par. Sensal 740 do Malmö (B i S).

9. II. gd. par. Balticum 845 do Malmö (B i S).

11. II szw. par. Nordöst 1460 do Uddevalla (B i S).

11. II. gd. par. Marie Siedler 505 do Faaborg (Rhd).

12. II. norw. par. Velaug 743 do Kłajpedy (Pw).

12. II. niem. par. Gerda Kunstmann 880 do Hasnesund (Rhd).

14. II. lit. par. Stephanie 940 do Karlskrony (Elibor).

Statki powyższe wywiozły łącznie 6113 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (9—15 lutego)

9 lut.: niem. par. Venetia 507 do Grenaa (Art.), szw. hol. Holger z licht. Halfta III. 472 do Ystadu (B i S), szw. par. Amity 537 do Helsingborgu (B i S), łot. par. Latwija 242 do Lipawy (Bg).

10 lut.: duń. par. Bothal 1223 do Ystadu (Rhd.). szw. par. Astrid 660 do Karlshamnu (B i S). duń. par. Roma 707 do Kopenhagi (Bg).

11 lut.: szw. par. Dagmar 647 do Sztokholmu, gd. par. Etzel 593 do Lipawy (B i S), duń. par. Danery 938 do Kjöge (Bg).

12. lut.: duń. par. Irene Marie 1116 do Rouen (B i S), szw. par. Erik 123 do Karlskrony (B i S). niem. par. Harald Becker 1476 do Kopenhagi (Rhd).

13 lut.: łot. par. Kurland 428 do Kłajpedy (Bg), niem par. Artur Kunstmann 1843 do Genui (Art), łot. par. Gauja 595 do Lipawy (Bg).

14 lut.: szw. par. Fyglia 979 do Ystadu (B i S). szw. par. Excelsior 871 do Göteborgu (B i S), szw. par. Helmond 771 do Norrköpingu (B i S).

15 lut.: szw. par. Orania 1084 do Göteborgu (B i S), niem. par. Hinrich Steenbock 166 do Simrishamnu (Rhd). szw. por. Kave 892 do Sztokholmu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 35,400 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (9—15 lutego).

9 lut.: duń. par. Frankrig 778 do Tynedocku (Bg), duń. par. Katholm 827 do Manchesteru z drz. i tow. (Rhd).

10 lut.: niem. par. Cygnus 510 do Dordrechtu (D — S), duń. par. Ingeborg 710 do Manchesteru (Bg).

11 lut.: duń. par. Belgien 1178 do Tynedocku (Bg), niem. żagl. z mot. Else Kühnke 164 do Douglasu (Bg), niem. par. D. W. C. Frohne 189 do Kjöge (Pwe).

12 lut.: niem. par. Bavaria 553 do Würzelburgu n. Renem (D — S), gd. par. Edith Bosselmann 291 do Rotterdamu z drz. i zb. (Rhd).

13 lut.: gd. par. Echo 555 do Antwerpji z drz., tow. i owcami (B i S), ang. par. Elfstone 793 do Londynu (Shaw), duń. par. J. C. Jakobsen 793 do Kopenhagi z tow., drz. i końmi (Rhd), ang. par. Hajue 574 do Leith z tow. i drz. (Rhd), szw. par. Korrie 872 do Grangemouth (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 19,800 m^3 drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (9—15 lutego).

12 lut.: gd. par. Edith Bosselmann 291 do Rotterdamu z drz. i zb. (Rhd).

Statek powyższy wywiózł 250 ton zboża.

Cukru ani produktów naftowych w sprawozdawczym tygodniu nie wywieziono.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
1. 3.	z Lipawy	do Nowego Jorku	2. 3.	Lituania	Baltic-America-Line
22. 3.	„	„	23. 3.	Estonia	„
22. 2.	„ Londynu	„ Londynu	26. 2.	Smoleńsk	Ellerman i Wilson
1. 3.	„ Hull	„ Hull	5. 3.	Kowno	Lines Agency Coy Ltd.
8. 3,	„ Londynu	„ Londynu	12. 3.	Smoleńsk	„
15. 3.	„ Hull	„ Hull	19. 3.	Kowno	„
23. 2.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	24. 2.	Baltriger	United Balt. Corp.
27. 2.	„ Lipawy	„ Londynu	27. 2.	„	„
2. 3.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	3. 3.	Baltara	„
6. 3.	„ Lipawy	„ Londynu	6. 3.	„	„
9. 3.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	10. 3.	Baltriger	„
13. 3.	„ Lipawy	„ Londynu	13. 3.	„	„
16. 3.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	17. 3.	Baltara	„
20. 3.	„ Lipawy	„ Londynu	20. 3.	„	„

Wodostany Wisły.

Luty Daty:	12	13	14	15	16	17	18
Kraków	—221	—218	—214	—215	—215	—220	—220
Zawichost	159	160	167	171	171	165	160
Warszawa	201	182	172	173	176	178	177
Płock	216	213	195	177	170	165	163
Toruń	235	223	219	202	184	178	179
Fordon	240	227	224	216	196	188	186
Tczew	228	261	244	238	228	204	190
Ujście (Schiewenhorst)	220	230	230	220	200	210	220

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.